

CAMPAÑA DE VIGILANCIA Y CONTROL SOBRE “ALCOHOL Y OTRAS DROGAS”

(del 15 al 21 de diciembre de 2025)

Argumentario

Observatorio Nacional de Seguridad Vial
v0.1



MINISTERIO
DEL INTERIOR



CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN	1
2. CONTEXTUALIZACIÓN	2
3. EFECTOS DEL ALCOHOL EN LA CONDUCCIÓN Y EN LA SINIESTRALIDAD	9
4. HALLAZGOS TOXICOLÓGICOS EN FALLECIDOS POR SINIESTROS DE TRÁFICO	11
5. ESTUDIOS SOBRE ALCOHOL, DROGAS Y CONDUCCIÓN	13
5.1 Estudios de actitud	13
5.2 Estudios de prevalencia	14
6. RESULTADOS DE LA ÚLTIMA CAMPAÑA SOBRE ALCOHOL Y DROGAS	16
7. NORMATIVA SOBRE ALCOHOL Y DROGAS	18

1. INTRODUCCIÓN

Del **15 al 21 de diciembre de 2025** se realizarán los servicios de vigilancia y control del tráfico por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, junto con las policías autonómicas y municipales que se adhieran a la iniciativa, con especial atención al consumo de **alcohol y otras drogas** en las vías de circulación.

Las campañas de vigilancia y control sobre los factores de riesgo asociados al consumo de alcohol y otras drogas se inscriben en la relevancia que tienen sobre seguridad vial, tanto en el aumento del riesgo de siniestro durante la conducción, como en el aumento de la severidad de las lesiones de los accidentados. Debe considerarse que el alcohol es el segundo factor concurrente más habitual en los siniestros de tráfico, especialmente, en aquellos siniestros con víctimas mortales, 273 fallecidos en el año 2024, lo que representa un 28% sobre el total de los siniestros mortales considerados¹.

El Plan mundial del Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030 propone un enfoque de sistema seguro integrado que identifica “el uso seguro de las vías” como un pilar fundamental para contribuir al objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas mortales para el final de la década. Entre las medidas recomendadas en relación al uso seguro de las vías destaca “establecer límites de concentración de alcohol en sangre para prevenir la conducción peligrosa”².

El Marco de la política de seguridad vial de la Unión Europea 2021-2030: Próximos pasos hacia la “Visión Zero” asume que “el alcohol está involucrado en alrededor del 25% de todas las muertes en carretera” y que conducir bajo la influencia de algunas drogas ilegales puede multiplicar el factor de riesgo de accidente por siete³.

La Estrategia Española de Seguridad Vial 2030 identifica como un área estratégica la “tolerancia cero con los comportamientos de mayor riesgo”⁴ en consonancia con el enfoque del sistema seguro integrado y de acuerdo con los parámetros de la Agenda 2030 de Naciones Unidas; la cual aborda la necesidad de actividades de vigilancia y control para reducir el impacto de las conductas de mayor riesgo. En ese sentido, aumentar el impacto de la vigilancia mediante una mejor planificación y potenciar la vigilancia de las conductas de mayor riesgo mediante la aplicación de las nuevas tecnologías son líneas de actuación prioritarias.

Por todo ello, la presente campaña de vigilancia y control es esencial para contribuir a reducir las actitudes de los usuarios que implican comportamientos de alto riesgo, que ponen en peligro la seguridad de la circulación, así como su propia vida y la del resto de usuarios de las vías.

Las próximas fechas del **15 al 21 de diciembre de 2025** se ejecutarán servicios de vigilancia y control del tráfico en las vías interurbanas por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil junto con las policías autonómicas de tráfico en sus respectivos territorios. Asimismo, se invita a los ayuntamientos interesados a adherirse a la campaña para realizar dichas labores de vigilancia y control preventiva en las vías de circulación del ámbito urbano.

¹ Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior: Principales cifras de siniestralidad vial en España 2024, Página 122.
<https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2024/>

² Plan mundial del Decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030. Página 15.
https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true

³ Marco de la política de seguridad vial de la Unión europea 2021-2030: Próximos pasos hacia la “Visión Zero”. Página 20.
https://visaozero2030.pt/wp-content/uploads/EU_Road_Safety_Policy_Framework_2021-2030_Next_Steps_towards_Vision_Zero.pdf

⁴ Estrategia Española de Seguridad Vial 2030. Página 157.
<https://seguridadvial2030.dgt.es/areas-estrategicas/tolerancia-cero-con-comportamientos-de-riesgo/>

2. CONTEXTUALIZACIÓN

En el año 2024, fallecieron 1.785 personas, con un total de 101.996 siniestros viales en toda España. Ello representa, respecto al año 2023, un aumento de los siniestros de tráfico con víctimas de un 1%, y una disminución en un 1% las víctimas mortales. Respecto de los datos de 2019, línea de base de la Estrategia de Seguridad Vial 2030, disminuyen los siniestros con víctimas mortales en un 2%, pero aumentan las personas fallecidas en un 2%⁵.

El consumo de alcohol se mantiene como segunda causa concurrente más frecuente en los siniestros de tráfico en las vías de circulación. El alcohol estuvo presente en el 12% de los siniestros de 2024; al mismo tiempo que fue factor concurrente en el 28% de los siniestros de tráfico con víctimas mortales, con **273** casos asociados⁶.

Tabla 1. Distribución de factores concurrentes en los siniestros viales y siniestros mortales ocurridos en vías interurbanas y urbanas. Año 2024. (Cataluña y País Vasco excluidos)

	Siniestros viales		Siniestros mortales	
	Nº de casos	%	Nº de casos	%
Alcohol	3.609	12%	273	28%
Distracción	13.164	18%	406	30%
Velocidad inadecuada	5.067	7%	307	22%

Nota: El total de siniestros viales considerado es 73.727 y el total de siniestros mortales es 1.373. En un mismo siniestro pueden estar implicados varios factores.

** En el caso del alcohol, se considera la muestra de 30.509 siniestros viales y una muestra de 990 siniestros mortales, en los que se han hecho pruebas a todas las personas conductoras implicadas. De estos siniestros, se considera que el factor concurrente alcohol está presente cuando, al menos, el resultado de la prueba de una persona conductora implicada en el siniestro es positiva.*

Fuente: Principales cifras de siniestralidad vial 2024 (DGT, 2025)

En el análisis que se presenta a continuación, se entiende por prueba positiva de alcohol aquella en la que la se exceden los límites establecidos en el artículo 20 del Reglamento General de Circulación: con carácter general, tasa de alcohol en sangre superior a 0,5 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,25 miligramos por litro; en el caso de personas conductoras noveles o profesionales, tasa de alcohol en sangre superior a 0,3 gramos por litro, o de alcohol en aire espirado superior a 0,15 miligramos por litro. El 21 de marzo de 2022 se introduce la tasa 0 de alcohol (tanto en sangre como en aire espirado) para los conductores menores de 18 años.

En relación con la presencia de alcohol en personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas, se identifica que el 29% (218) de las personas conductoras fallecidas a las que se les hizo la prueba de alcoholemia (79% del total), obtuvieron un positivo en la prueba realizada, lo que supone

⁵ Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior: Principales cifras de siniestralidad vial en España 2023, Página. 7.
<https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2024/>

⁶ Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior: Principales cifras de siniestralidad vial en España 2023, Página. 122.
<https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/dgt-en-cifras-resultados/dgt-en-cifras-detalle/Las-principales-cifras-de-la-siniestralidad-vial-2024/>

un aumento de un punto porcentual respecto al año 2023, manteniéndose el valor de 2019. En el caso de las personas heridas hospitalizadas, un 12% (186 de 1.545) obtuvo un resultado positivo, aunque la prueba solo se efectuó en un 79% de los casos. Entre las personas heridas no hospitalizadas, un 8% (2.269 de 27.180) presentó un resultado positivo, con un 45% de pruebas realizadas. Finalmente, entre quienes no recibieron asistencia sanitaria, el 8% dio positivo, mientras que en las personas con lesividad no asignada la cifra fue del 7%.

En conjunto, las pruebas realizadas a conductores implicados en siniestros con víctimas alcanzaron al 46% del total, con un 8% de positivos en alcoholemia.

Tabla 2. Resultados de las pruebas de alcoholemia en personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas. Total, vías interurbanas y urbanas. Año 2024, valores de 2019 en rojo y entre parentesis. (Cataluña y País Vasco excluidos.)

	Total personas conductoras	Personas conductoras con constancia de prueba	%	Personas conductoras con prueba positiva	%
Personas fallecidas	977	774	79% (68%)	218	28% (29%)
Personas heridas hospitalizadas	4.765	1.545	32% (26%)	186	12% (15%)
Personas heridas no hospitalizadas	60.386	27.180	45% (36%)	2.269	8% (9%)
Personas sin asistencia sanitaria	55.437	27.084	49% (42%)	1.716	6% (7%)
Personas con lesividad no asignada	2.543	246	10% (14%)	17	7% (5%)
Total	124.108	56.829	46% (38%)	4.406	8% (4%)

Fuente: Principales cifras de siniestralidad vial 2024 (DGT, 2025)

Desagregando los datos en función del tipo de vía, se observa que las pruebas de alcoholemia a personas conductoras fallecidas se realizan en mayor medida en vías interurbanas (83%) que en urbanas (26%). En cuanto a los resultados, tanto en vías interurbanas como en vías urbanas, el 28% de los conductores fallecidos resultó positivo en la prueba de alcoholemia.

Tabla 3. Resultados de las pruebas de alcoholemia en personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas en vías interurbanas. Año 2024, valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)

		Total personas conductoras	Personas conductoras con constancia de prueba	%	Personas conductoras con prueba positiva	%
Vías interurbanas	Personas fallecidas	786	641	82% (69%)	181	28% (28%)
	Personas heridas hospitalizadas	2.527	1.153	46% (38%)	108	9% (11%)
	Personas heridas no hospitalizadas	22.727	18.444	81% (75%)	1.291	7% (7%)
	Personas sin asistencia sanitaria	16.034	14.917	93% (91%)	661	4% (4%)
	Personas con lesividad no asignada	381	112	29% (42%)	3	3% (2%)
Total		42.455	35.267	83% (79%)	2.244	6% (6%)

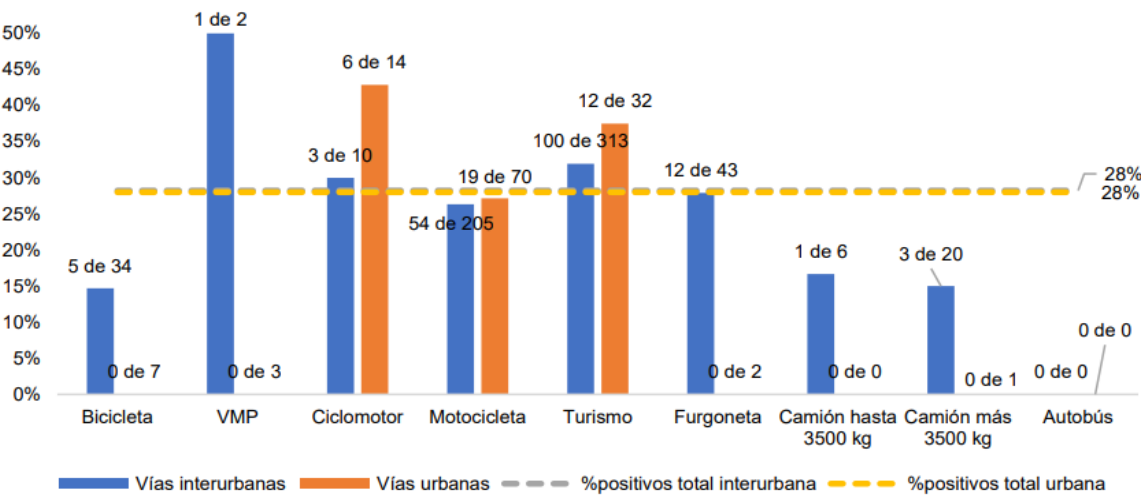
Fuente: Principales cifras de siniestralidad vial 2024 (DGT, 2025)

Tabla 4. Resultados de las pruebas de alcoholemia en personas conductoras implicadas en siniestros viales con víctimas en vías urbanas. Año 2024, valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)

		Total personas conductoras	Personas conductoras con constancia de prueba	%	Personas conductoras con prueba positiva	%
Vías urbanas	Personas fallecidas	191	133	70% (62%)	37	28% (41%)
	Personas heridas hospitalizadas	2.238	392	18% (10%)	78	20% (35%)
	Personas heridas no hospitalizadas	37.659	8.736	23% (10%)	978	11% (20%)
	Personas sin asistencia sanitaria	39.403	12.167	31% (18%)	1.055	9% (13%)
	Personas con lesividad no asignada	2.162	134	6% (7%)	14	10% (11%)
Total		81.653	21.562	26% (14%)	2.162	10% (16%)

Fuente: Principales cifras de siniestralidad vial 2024 (DGT, 2025)

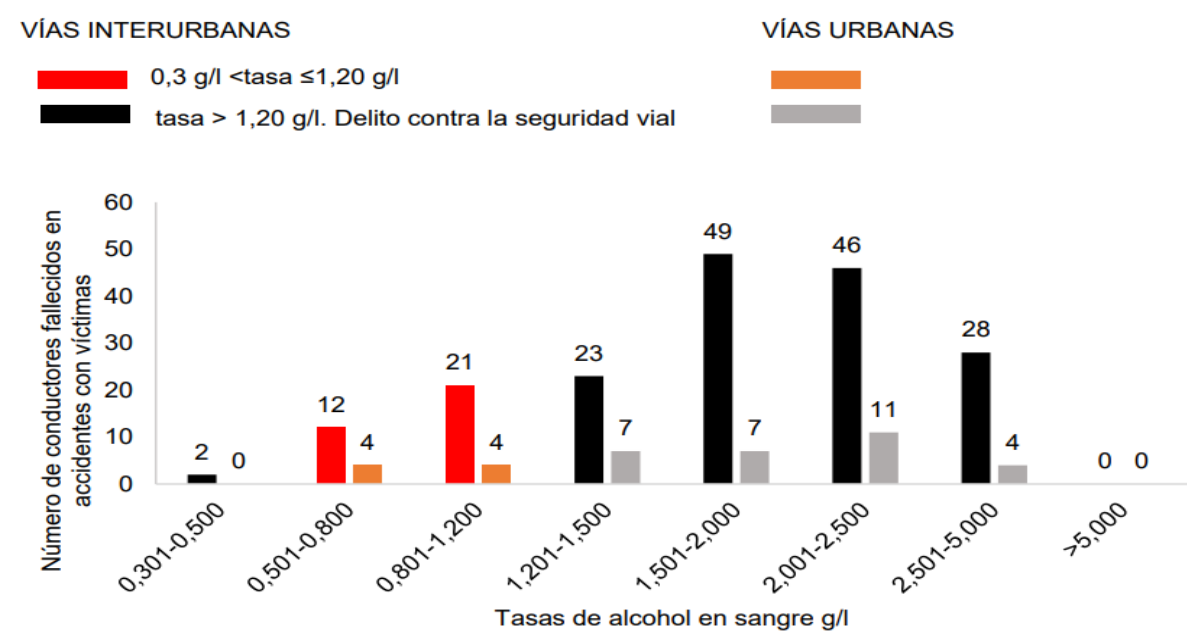
Gráfico 1. Porcentaje de personas conductoras fallecidas en siniestros viales con prueba positiva de alcohol según tipo de vehículo. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2024. (Cataluña y País Vasco excluidos)



Fuente: Principales cifras de siniestralidad vial 2024 (DGT, 2025)

La tasa de alcohol en sangre más frecuente entre las personas conductoras fallecidas en vías interurbanas se sitúa entre 1,501 y 2,000 g/l (49 personas), mientras que en vías urbanas destaca el intervalo de 2,001 a 2,500 g/l (11 personas). Estos resultados deben tomarse con cautela, ya que no a todas las personas fallecidas se les realizó la prueba de alcoholemia.

Gráfico 2. Tasa de alcohol en sangre en personas conductoras fallecidas en siniestros viales con resultado positivo. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2024. (Cataluña y País Vasco excluidos)



Fuente: Principales cifras de siniestralidad vial 2024 (DGT, 2025)

En 2024 se registraron 292 personas fallecidas en siniestros viales mortales en los que al menos una persona conductora resultó positiva en la prueba de alcoholemia, lo que supone un aumento del 9% más que en 2023 y del 24% respecto a 2019. Estos fallecimientos representan el 72% del total de siniestros mortales, porcentaje que aumenta respecto a años anteriores. Por tipología de vía, en vías interurbanas fallecieron 230 personas, un 8% más que en 2023 y un 32% más que en 2019, representando el 20% de los siniestros mortales ocurridos en este tipo de vías. En contraste, en vías urbanas se registraron 62 personas fallecidas, aumentando respecto a 2023 un 13% y un incremento del 2% respecto al año 2019, alcanzando el 66% de los siniestros mortales en zona urbana.

Tabla 5. Evolución de personas fallecidas en siniestros viales mortales en los que al menos una persona conductora implicada resultó positiva en la prueba de alcohol. Años 2016-2024 . (Cataluña y País Vasco excluidos)

	Cifras absolutas y relativas				Diferencia 2024/2019		Diferencia 2024/2023	
	2019	2022	2023	2024	%	Absoluta	%	Absoluta
Personas fallecidas en siniestros viales	235	283	268	292	24%	57	9%	24
% siniestros mortales con prueba sobre total siniestros mortales	67%	70%	69%	72%	8%	5%	4%	3%

Fuente: Principales cifras de siniestralidad vial 2024 (DGT, 2025)

Tabla 6. Evolución de personas fallecidas en siniestros viales mortales en los que al menos una persona conductora implicada resultó positiva en la prueba de alcohol en vías interurbanas. Años 2016-2024. (Cataluña y País Vasco excluidos)

		Cifras absolutas y relativas				Diferencia 2024/2019		Diferencia 2024/2023	
		2019	2022	2023	2024	%	Absoluta	%	Absoluta
Vías interurbanas	Personas fallecidas en siniestros viales	174	209	213	230	32%	56	8%	17
	% siniestros mortales con prueba sobre total siniestros mortales	68%	73%	73%	74%	9%	6%	2%	1%

Fuente: Principales cifras de siniestralidad vial 2024 (DGT, 2025)

Tabla 7. Evolución de personas fallecidas en siniestros viales mortales en los que al menos una persona conductora implicada resultó positiva en la prueba de alcohol en vías urbanas. Años 2016-2024 . (Cataluña y País Vasco excluidos)

		Cifras absolutas y relativas				Diferencia 2024/2019		Diferencia 2024/2023	
		2019	2022	2023	2024	%	Absoluta	%	Absoluta
Vías urbanas	Personas fallecidas en siniestros viales	61	74	55	62	2%	1	13%	7
	% siniestros mortales con prueba sobre total siniestros mortales	64%	61%	58%	66%	3%	2%	12%	7%

Fuente: Principales cifras de siniestralidad vial 2023 (DGT, 2024)

En 2024 se realizaron pruebas de alcohol o drogas al 79% de las personas conductoras fallecidas, de las cuales el 7% resultó positivo. En vías interurbanas, la constancia de prueba alcanzó el 81%, con un 6% de positivos; mientras que en vías urbanas se realizaron al 69% de las personas fallecidas, con un 8% de positivos.

Tabla 8. Resultados de las pruebas de drogas en personas conductoras fallecidas en siniestros viales. Vías interurbanas y vías urbanas. Año 2024, valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)

	Total personas conductoras fallecidas	Personas conductoras con constancia de prueba	%	Personas conductoras con prueba positiva	%
Vías interurbanas	786	636	81% (70%)	39	6% (18%)
Vías urbanas	191	132	69% (63%)	11	8% (25%)
Total	977	768	79% (69%)	50	7% (30%)

Fuente: Principales cifras de siniestralidad vial 2023 (DGT, 2024)

En lo referente a las personas conductoras a las que se ha realizado tanto la prueba de alcoholemia y/o la prueba de drogas, el 33% dio positivo en ambas, lo que supone una disminución respecto al año 2023 (-5 puntos porcentuales) y respecto al año 2019 (-6 puntos porcentuales).

Tabla 9. Personas conductoras fallecidas sobre las que se tiene constancia de prueba de alcohol y/o drogas y resultado de estas. Vías interurbanas y urbanas. Año 2024 valores de 2019 en rojo y entre paréntesis. (Cataluña y País Vasco excluidos)

	Con constancia de prueba alcohol y/o drogas	Con prueba positiva alcohol y/o drogas	% prueba positiva alcohol y/o drogas
Personas conductoras fallecidas	774	256	33% (39%)

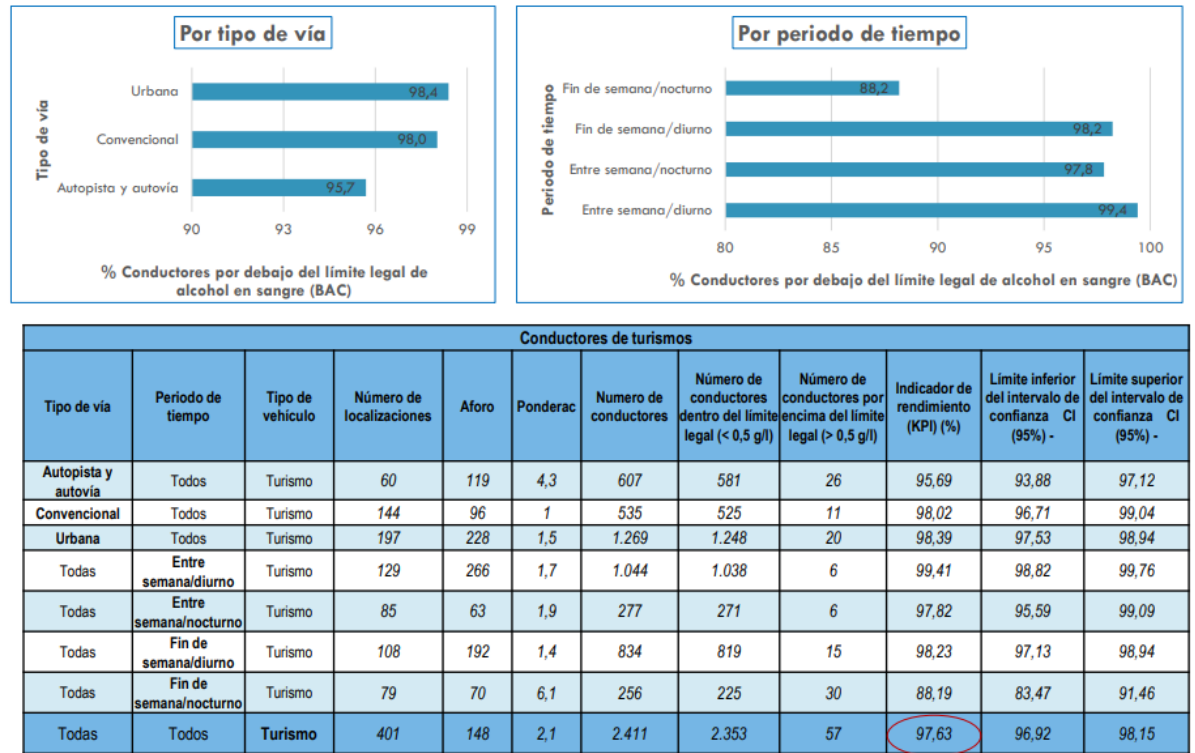
Fuente: Principales cifras de siniestralidad vial 2024 (DGT, 2025)

El Proyecto Baseline de la Comisión Europea ha estudiado también la presencia de alcohol en los conductores europeos sobre una muestra no centrada en la presencia del alcohol en los conductores involucrados en los siniestros de tráfico registrados, sino en una muestra aleatoria de conductores circulando por diferentes tipos de vías, en diferentes localizaciones y momentos, bajo unos parámetros metodológicos uniformes.

Las conclusiones españolas muestran que el nivel de cumplimiento, sobre una muestra de 2.411 pruebas realizadas en 2021 a conductores de turismos, en 401 localizaciones y diferentes momentos del día y la noche, alcanzó un 97,63%. Es decir, la gran mayoría de dichos conductores circulaban conforme a los límites legales de presencia de alcohol.

De forma desagregada, destaca que el nivel de cumplimiento más bajo con un 88% se registró en las pruebas realizadas a los conductores en periodos nocturnos durante los fines de semana.

Tabla 10. Resultados de conductores de turismos/motocicletas. Indicadores en España.



Fuente: Resultados del proyecto Baseline (DGT, 2023)

3. EFECTOS DEL ALCOHOL EN LA CONDUCCIÓN Y EN LA SINIESTRALIDAD

El consumo de alcohol tiene graves efectos sobre la conducción y sobre la siniestralidad. El aumento del tiempo de reacción, la subestimación de la velocidad, así como los problemas de visión y coordinación son consecuencias de la ingesta del alcohol. Los accidentes con conductores ebrios también se vuelven mucho más graves con el aumento de la tasa de alcoholemia.

De 0,3 hasta 0,5g/l (Inicio zona de riesgo)	De 0,5 a 0,8g/l (Zona de alarma)	De 0,8 a 1,5g/l (Conducción peligrosa)	De 1,5 a 2,5g/l (Conducción altamente peligrosa)
Aumento tiempo de reacción	Peor percepción de distancia	Graves problemas de percepción	Graves problemas de percepción, de atención, de control y coordinación
Se subestima la velocidad	Problemas de visión	Grandes problemas de atención y coordinación	
Problemas de coordinación		Incremento de la somnolencia	

Fuente: Cuadro de elaboración propia, de acuerdo con los datos extraídos del Programa de Intervención, Sensibilización y Reeducción Vial. Manual del Alumno (INTRAS. DGT. 5ª Edición. Año 2009) y del Manual Seguridad Vial para nuevos conductores. INTRAS – DGT. Año 2007.

- De 0,3 a 0,5 g/l:

Excitabilidad emocional, disminución de la agudeza mental y de la capacidad de juicio.

El riesgo de sufrir un accidente para los conductores con una concentración de alcohol en la sangre de 0,5 g/L es aproximadamente 1,4 veces mayor que el de un conductor sobrio.⁷

- De 0,5 a 0,8 g/l.:

Reacción general más lenta, alteraciones en los reflejos, comienzo de la perturbación motriz, euforia en el conductor, distensión y bienestar, tendencia a la inhibición emocional, comienzo de la impulsividad y agresividad al volante.

- De 0,8 a 1,5 g/l.:

Estado de embriaguez importante, reflejos muy perturbados, pérdida del control preciso de los movimientos, problemas serios de coordinación, dificultades de concentración de la vista, disminución notable de la vigilancia y percepción del riesgo.

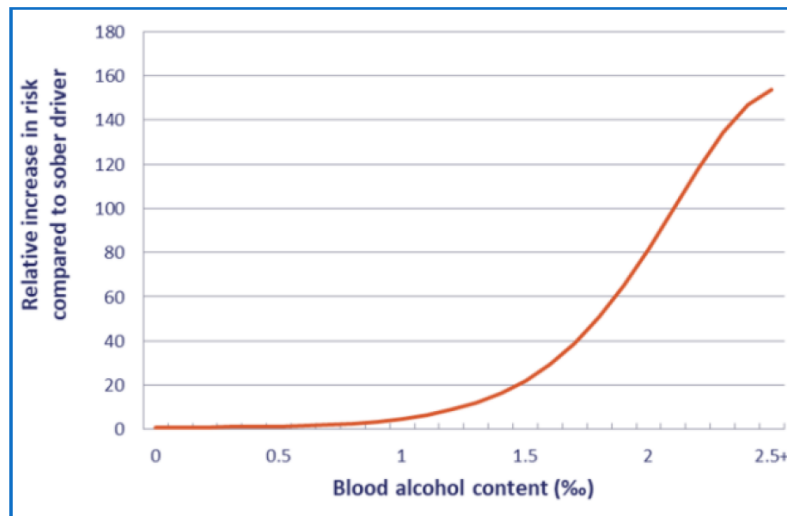
El riesgo de sufrir un accidente para los conductores con una concentración de alcohol en la sangre de 1,0 g/L es aproximadamente 5 veces mayor que el de un conductor sobrio.

-De 1,5 a 2,5 g/l:

El riesgo de sufrir un accidente para los conductores con una concentración de alcohol en la sangre de 1,5 g/L es aproximadamente 20 veces mayor que el de un conductor sobrio.

⁷ Fuente: European Commission (2023). Road safety thematic report – Alcohol and drugs. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.

Gráfico 3. Aumento relativo del riesgo al aumentar el contenido de alcohol en sangre (Blomberg et al., 2005)



Fuente: European Commission (2023). Road safety thematic report – Alcohol and drugs. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.

En general, el riesgo de accidente aumenta considerablemente cuando un conductor está bajo los efectos de una combinación de alcohol y drogas.

IDEAS FUERZA:

- El consumo de alcohol se mantiene como segunda causa concurrente más frecuente en los siniestros de tráfico mortales en las vías de circulación, con mayor intensidad tanto respecto del porcentaje total de siniestros como del porcentaje total de casos con fallecidos que el año previo.
- Aunque nos creamos en pleno uso de nuestras facultades físicas y mentales, con la ingesta de alcohol estamos multiplicando el riesgo de sufrir un siniestro de tráfico.
- Hay que ser consecuente: trata de impedir que otras personas que hayan bebido cojan el coche, y, en todo caso, nunca subas al coche con dichas personas.
- El alcohol no sólo está relacionado con una mayor accidentalidad, sino que también repercute en una mayor mortalidad, al ser un factor relacionado con un peor pronóstico en las lesiones sufridas.
- Aún con tasas de alcoholemia dentro de los márgenes legales permitidos, nuestro nivel de riesgo de accidente de tráfico puede verse incrementado. La única tasa segura es 0,0%.

4. HALLAZGOS TOXICOLÓGICOS EN FALLECIDOS POR SINIESTROS DE TRÁFICO

Según se desprende de la “Memoria de hallazgos toxicológicos en víctimas mortales de accidentes de tráfico (2024)”⁸. De los 937 conductores fallecidos en accidentes de tráfico sometidos a autopsia y a análisis toxicológico, 452 conductores, es decir, un 48,2 %, arrojaron resultados toxicológicos positivos a alcohol (umbral de alcohol en sangre 0,10 g/l), drogas de abuso y/o psicofármacos, aisladamente o en combinación, frente al 53,6 % del año 2023.

El objetivo general de esta memoria es mostrar los resultados de los análisis toxicológicos relativos a la presencia de alcohol, drogas de abuso y psicofármacos en víctimas de accidentes de tráfico y la incidencia del consumo de cada uno de estos tres grupos de tóxicos, bien de manera aislada o en combinación. Este estudio también relaciona dichos hallazgos toxicológicos con diversas variables epidemiológicas, tales como el sexo, la edad, el tipo de vehículo o el día de la semana en que se produjo el accidente mortal, aportando información relevante para quienes trabajan en la prevención de la siniestralidad vial. Finalmente, se presenta un estudio comparativo con los datos toxicológicos *post mortem* obtenidos en años anteriores, con el objetivo de mostrar la evolución de algunos de los parámetros evaluados.

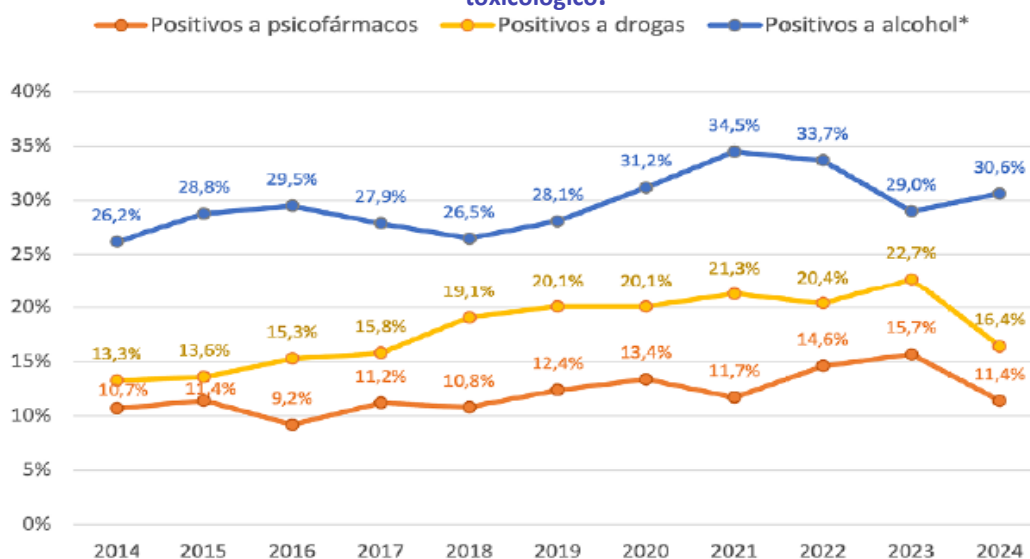
El estudio comparativo de los últimos once años del número de conductores con resultados toxicológicos positivos muestra un incremento en el año 2024 del 7,2 % con respecto al año 2014.

Con relación al consumo de alcohol en conductores fallecidos, en el año 2024 se observa un aumento de un 1,6 % de casos positivos con respecto al año 2023.

Por el contrario, se observa un significativo descenso en los casos positivos por consumo de drogas, que ha descendido un 6,3 % en el año 2024, retrocediendo en un solo ejercicio hasta valores próximos al año 2017.

Por último, en relación con los psicofármacos también se observa un notable descenso, de un 4,3 % con respecto al año 2023, llegando a niveles similares a los del año 2015.

Gráfico 4. Evolución a lo largo del tiempo del porcentaje de conductores positivos según el resultado toxicológico.



* Positivos a alcohol: concentración de alcohol en sangre igual o superior a 0,30 g/l.

Fuente: Hallazgos toxicológicos en víctimas mortales de accidentes de tráfico. Memoria 2024. Ministerio de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes.

⁸ Hallazgos toxicológicos en víctimas mortales de accidentes de tráfico. Memoria 2024. Ministerio de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes.

mjusticia.gob.es/es/ElMinisterio/OrganismosMinisterio/Documents/hallazgos-toxicologicos-victimas-mortales-2024.pdf

Consideraciones sobre los conductores

En términos generales el alcohol sigue siendo la sustancia más detectada en los conductores fallecidos, seguido de sustancias de abuso como la cocaína y el cannabis, y, en tercer lugar, los psicofármacos.

- Los conductores fallecidos con resultados toxicológicos positivos, de forma muy predominante, fueron hombres.
- La mayoría de los conductores con resultados toxicológicos positivos conducían un turismo o una motocicleta.
- Una elevada proporción de los casos de fallecimiento que resultan positivos al consumo de alcohol y otras sustancias se producen en días festivos.
- La franja de edad mayoritaria de los conductores con resultados toxicológicos positivos fue de 25 a 54 años.
- En 2024 se ha constatado una inversión respecto a la tendencia del ejercicio anterior, en el que en fallecidos jóvenes de entre 18 y 34 años de edad se detectaban más casos positivos en sábados, domingos y festivos que en días laborables. En este 2024 se observa que entre los 25 y los 34 años existe un predominio de los casos en jornadas laborables (9,5 %) sobre los festivos (6 %), dándose en las demás franjas de edad proporciones prácticamente similares, aunque ligeramente mayoritarias para los días laborables.
- El alcohol sigue siendo la sustancia detectada mayoritariamente dentro del grupo de los conductores fallecidos con resultados toxicológicos positivos. Los conductores fallecidos con resultados positivos a alcohol arrojaron mayoritariamente una tasa de alcoholemia muy alta, que fue igual o superior a 1,20 g/l, lo que se correlaciona con grados de intoxicación muy severa.
- Los datos globales del territorio nacional indican que la droga de abuso más detectada entre los conductores fallecidos fue la cocaína, seguida del cannabis.
- Los datos globales indican que los psicofármacos más detectados en los conductores fallecidos fueron las benzodiacepinas, seguidas de los antidepresivos, los antiepilépticos y los opioides.

Las detecciones asociadas de alcohol y drogas de abuso de mayor prevalencia fueron, en primer lugar, la presencia simultánea de alcohol y cocaína, seguida de la presencia combinada de alcohol y cannabis, y de alcohol, cocaína y cannabis.

- En el estudio comparativo de la proporción de conductores con resultados toxicológicos positivos en los últimos once años, se muestra en el ejercicio 2024 una mayor acentuación en el descenso de positivos ya iniciado en 2023.

5. ESTUDIOS SOBRE ALCOHOL, DROGAS Y CONDUCCIÓN

5.1 Estudios de actitud

Los estudios de actitud al volante son relevantes por cuanto más allá de los comportamientos puntuales coyunturales revelan posturas arraigadas de los conductores frente de determinadas circunstancias de la conducción.

La Encuesta sobre Actitudes de los Usuarios de la Vía (ESRA), sobre auto-declaraciones de los propios conductores sobre sí mismos y sobre los demás usuarios, realizada en 38 países edición de 2018, desvela la percepción que tienen esos conductores sobre alcohol y drogas al volante:

- Casi el 70% de todos los encuestados considera que las normas de tráfico relacionadas con el alcohol y las drogas no se están aplicando con la suficiente efectividad.
- Casi el 20% de todos los usuarios de la vía cree que las sanciones por consumo de alcohol y drogas al volante son demasiado severas.

El grado de aplicación de normas y sanciones con respecto a la conducción bajo los efectos del alcohol varía considerablemente según el país. Tan solo el 2% de los conductores daneses confiesa que ha sido sometido a controles de alcoholemia en uno de sus desplazamientos habituales, frente al 44% de los conductores polacos.

Aproximadamente el 80% de los encuestados está de acuerdo con el enfoque que opta por la tolerancia cero con el alcohol para los conductores noveles y con la instalación del sistema “alcolock” para reincidentes.

Por otra parte, un estudio realizado por Línea Directa Aseguradora en el año 2015, en colaboración con FESVIAL, desvela actitudes y creencias de los conductores españoles sobre los controles de alcoholemia con la intención de desmitificar la existencia de trucos para engañar al alcoholímetro.

Las principales conclusiones que podemos extraer del estudio son las siguientes:

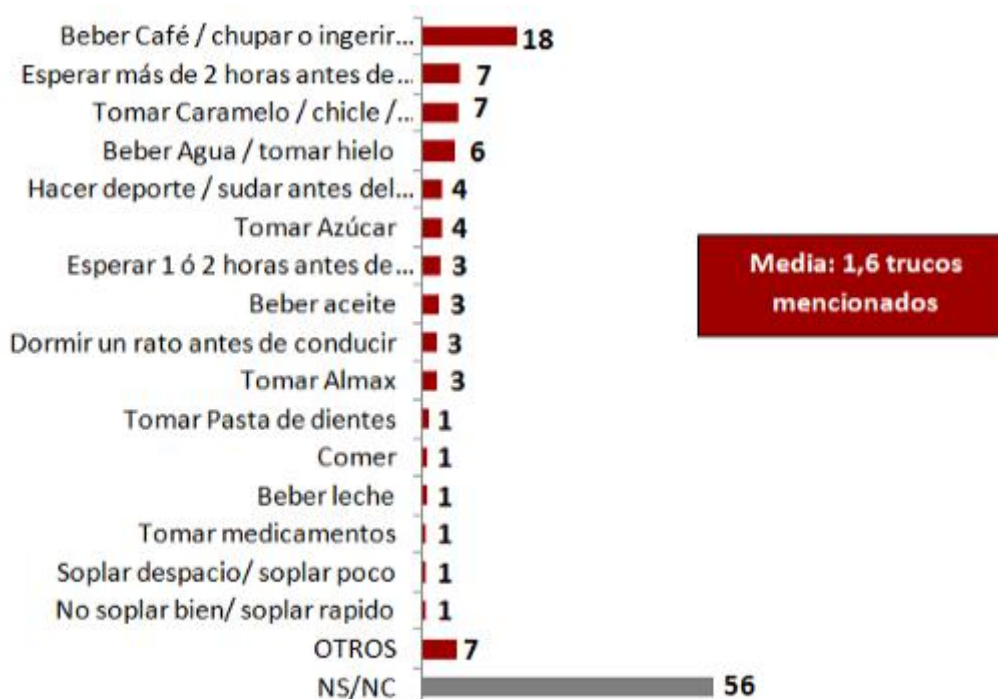
Algunos conductores intentan alterar las pruebas de alcoholemia poniendo en práctica algunos trucos, que responden a una serie de mitos y creencias populares que anticipan que realizando este tipo de acciones o prácticas seremos capaces de engañar al etilómetro y librarnos, así, de la sanción y la consiguiente pérdida de puntos, lo cual daría como resultado una fórmula perfecta para pasar por encima de la ley. Nada de esto funciona, cuando se nos práctica la prueba de alcoholemia realizamos una larga y continua espiración.

Esto es debido a que la primera porción de aire espirado durante la espiración es aire proveniente de las vías respiratorias, por lo que no ha estado en contacto con la sangre y su composición no habrá variado. Una vez desplazado este volumen, se expulsa el aire de los alvéolos. Este aire es el que ha sufrido verdaderamente el intercambio de gases entre sangre y aire y es el válido para la prueba, lo que hace de todo punto imposible adulterar los resultados.

Durante muchos años son muchas las afirmaciones y prácticas que han ido formándose en diferentes núcleos sociales. Algunas perduran en el tiempo, ya que son adquiridas por las nuevas generaciones de jóvenes conductores.

Un tercio de los entrevistados (30%) afirma creer que existen trucos que practican algunos conductores para engañar a los controles de alcoholemia y no dar positivo.

Y entre los trucos más citados destacaron los siguientes:



Fuente: Estudio mitos y falsas creencias sobre los controles de alcoholemia. Línea Directa Aseguradora 2015.

Aunque el estudio es concluyente en afirmar que ninguno de los trucos resulta efectivo para burlar los controles, el número de conductores que bien los utilizan esos trucos o bien creen que son realmente efectivos es muy elevado:

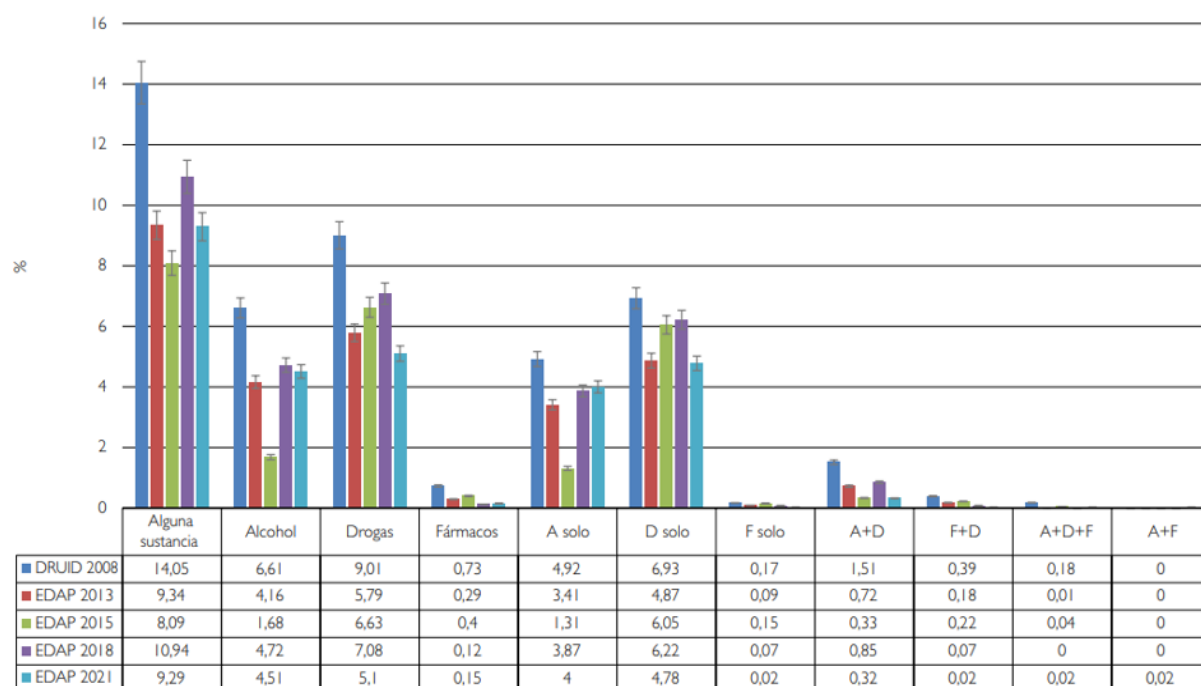
- ⇒ 8 millones de conductores creen poder engañar a los controles de alcoholemia
- ⇒ 3 millones aprueban el uso de trucos para burlar la prueba de alcoholemia
- ⇒ 2,6 millones de conductores dicen haber utilizado esos trucos
- ⇒ 66% de los conductores no sabe cuál es el límite permitido
- ⇒ 94% de los conductores desconoce el límite del delito

5.2 Estudios de prevalencia

La prevalencia es otra variable de estudio con un rango de muestra más amplio que los fallecidos en los siniestros de tráfico. Desde el año 2008, se realizan en España periódicamente estudios de prevalencia para determinar el consumo de sustancias psicoactivas en conductores que circulan por las vías públicas.

Hasta el momento se han realizado cinco ediciones de estudios de prevalencia: estudio DRUID (2008-2009) y estudios de prevalencia EDAP en los años 2013, 2015, 2018 y 2021.

Gráfico 5. Evolución del consumo de alcohol, drogas y fármacos en la conducción (años 2008, 2013, 2015, 2018 y 2021)



A: alcohol, D: drogas, F: fármacos.

El estudio EDAP 2021⁹ muestra que un 9,29% de los conductores españoles habían consumido recientemente alguna sustancia, un 4,51 habían consumido alcohol y un 5,1 habían consumido alguna droga.

Otros datos relevantes a destacar son:

- La prevalencia de casos positivos a alguna sustancia (IC95%) es del 14,47%.
- Conducir con presencia de cannabis es lo más frecuentemente observado: 7,10%. Le siguen en orden de frecuencia la cocaína (5,70%) y el alcohol (2,02% a concentraciones 0,25 mg/L).
- El policonsumo, se asocia a un gran aumento del riesgo de implicación en colisión de tráfico: el conducir con presencia de varias drogas ocurre en el 2,73% y conducir con presencia de alcohol y droga (o drogas) en el 0,52%.
- Conducir con presencia de sustancias (solo o en sus diversas combinaciones), como tendencia general, es más frecuente en varones que en mujeres, disminuye al aumentar la edad del conductor y es más frecuente en los períodos nocturnos.
- La prevalencia de conductores con presencia de sustancias en su organismo sigue siendo alta.

⁹ Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior: Estudio de prevalencia del consumo de sustancias psicoactivas en conductores de vehículos en España EDAP 2021. Página 82.
<https://www.dgt.es/conoce-la-dgt/que-hacemos/conocimiento-e-investigacion/edap21/>

6. RESULTADOS DE LA ÚLTIMA CAMPAÑA SOBRE ALCOHOL Y DROGAS

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, en ese sentido, durante la última campaña de vigilancia y control sobre alcohol y drogas, **realizada del 14 al 20 de julio de 2025**, llevaron a efecto 210.957 controles sobre alcohol y drogas, con un total de 4.480 positivos durante esas fechas, lo que supuso un 2,12 % de positivos sobre el total de pruebas realizadas.

De forma desagregada se realizaron 205.103 pruebas de alcohol con 2.232 positivos (1,09%), y se realizaron 5.854 pruebas de droga con 2.248 positivos (38,40%).

Tabla 11. Resumen resultados globales de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil

AÑO	Vehículos controlados	Vehículos denunciados	% denunciados sobre total controlados
AGOSTO 2021	154.031	2.945	1,91 %
DICIEMBRE 2021	153.276	3.175	2,07 %
AGOSTO 2022	201.938	3.117	1,54 %
DICIEMBRE 2022	167.317	2.707	1,62 %
AGOSTO 2023	211.777	3.841	1,81%
DICIEMBRE 2023	188.301	3.259	1,73%
AGOSTO 2024	225.946	3.801	1,68%
DICIEMBRE 2024	251.140	4.172	1,66%
JULIO 2025	210.957	4.480	2,12

Por su parte, desde el ámbito municipal, se adhirieron a la campaña sobre alcohol y drogas del pasado mes de julio de 2025 un total de 356 ayuntamientos de 43 provincias.

La contribución de las policías locales de los 356 ayuntamientos participantes en la campaña ha supuesto la realización de 47.283 pruebas de alcohol y drogas, de las cuales 1.746 verificaciones resultaron objeto de sanción, un 3,69 % de positivos sobre el total de pruebas realizadas.

Tabla 12. Resumen resultados globales del trabajo de los ayuntamientos

Campaña		Pruebas realizadas	Pruebas positivas	% pruebas positivas respecto al total realizadas	Variación vehículos controlados respecto campaña previa
JUNIO-2021	Alcohol	45.841	1.377	3,00%	-
	Drogas	1.888	269	14,25%	-
AGOSTO-2021	Alcohol	40.093	1.009	2,52%	-12,54%
	Drogas	1.012	210	20,75%	-46,40%
DICIEMBRE-2021	Alcohol	42.686	1.326	3,11%	6,47%
	Drogas	966	149	15,42%	-4,55%
AGOSTO-2022	Alcohol	37.541	1.121	2,99%	-12,05%
	Drogas	1.017	219	21,53%	5,28%
DICIEMBRE-2022	Alcohol	48.561	1.397	2,88%	29,35%
	Drogas	1.155	346	29,96%	13,57%
AGOSTO-2023	Alcohol	38.225	1.049	2,74%	-21,28%
	Drogas	1.458	314	21,54%	26,23%
DICIEMBRE-2023	Alcohol	52.518	1.473	2,80%	37,39%
	Drogas	1.585	445	28,08%	8,71%
AGOSTO-2024	Alcohol	52.492	1.418	2,70%	-0,05%
	Drogas	1.984	448	22,58%	25,17%
DICIEMBRE-2024	Alcohol	57.766	1.566	2,7%	10,05%
	Drogas	2.371	573	24,18%	19,51%
JULIO-2025	Alcohol	45.405	1.312	2,89%	-21,40%
	Drogas	1.878	434	23,11%	-20,79%

7. NORMATIVA SOBRE ALCOHOL Y DROGAS

La Dirección General de Tráfico apuesta por erradicar las conductas de los conductores que ponen en riesgo la seguridad vial, en particular, tras haber ingerido algún tipo de sustancia psicoactiva, motivo por el cual se ha endurecido la normativa al respecto, con atención especial a los reincidentes, tanto en la vía administrativa, como en la vía penal.

Se ha introducido también recientemente la “Tasa 0,0” para los conductores menores de edad en sangre como en aire espirado. Una infracción tipificada como muy grave con 500 euros de multa.

Vía administrativa:

La Ley de Seguridad Vial fija las tasas máximas de alcohol permitidas para los conductores, así como la prohibición de conducir con presencia de drogas en el organismo.

Tasas máximas del alcohol permitidas para conducir

CONDUCTORES	LÍMITE EN SANGRE	LÍMITE EN AIRE ESPIRADO
(1) GENERAL	0'5 gr./l	0'25 mg/l
(2) PROFESIONALES	0'3 gr./l	0'15 mg/l
(3) NOVELES	0'3 gr./l	0'15 mg/l

Sanciones

TASA		SANCIÓN
ALCOHOL	GENERAL	500 euros y 4 puntos
	Entre 0,25mg/l y hasta 0,50mg/l	
	PROFESIONALES/NOVELES	
	<u>Entre 0,15mg/l y hasta 0,30mg/l</u>	
	GENERAL	1.000 euros y 6 puntos
	Más de 0,50mg/l	
	PROFESIONALES/NOVELES	
	<u>Más de 0,30mg/l</u>	
	Reincidentes	1.000 euros y 4 o 6 puntos(dependiendo de la tasa dada)

		SANCIÓN
DROGAS	Conducir con presencia de drogas en el organismo	1.000 euros y 6 puntos.

Vía Penal:

El capítulo IV, del Título XVII, del Libro II, del Código Penal, tipifica los delitos contra la seguridad vial y establece las siguientes penas por conducir bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas y en todo caso por conducir con una tasa superior de alcohol en aire espirado o en sangre a la determinada en dicho capítulo.

DELITO		PENAS
ALCOHOL	Tasas superiores a: - 0,60mg/l en aire. - 1,2gr/l en sangre	Prisión de tres a seis meses o multa de seis a doce meses o trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días, y privación del derecho a conducir por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.
	Negativa a someterse a las pruebas.	Prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

DELITO		PENAS
DROGAS	Conducir bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas	Prisión de tres a seis meses o multa de seis a doce meses o trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días, y privación del derecho a conducir por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.
	Negativa a someterse a las pruebas.	Prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

Además, el Código Penal, tras su última reforma, establece que, si de forma imprudente, se cometen homicidios o producen lesiones graves concurriendo las circunstancias previstas en los delitos contra la seguridad vial –como son los casos de conducir bajo los efectos del alcohol u otras drogas o a una velocidad excesiva-, se reputará en todo caso como imprudencia grave, castigada con la pena de prisión de 1 a 4 años, en el caso de homicidios imprudentes, y de 1 a 3 años en el caso de lesiones graves imprudentes. En todo caso se impondrá asimismo la pena de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de 1 a 6 años en el caso de homicidios imprudentes y de 1 a 4 años en el caso de lesiones graves imprudentes.

Se reputará en todo caso como imprudencia menos grave aquella no calificada como grave en la que para la producción del hecho haya sido determinante la comisión de alguna de las infracciones graves de las normas de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. La valoración sobre la existencia o no de la determinación deberá apreciarse en resolución motivada.

Desde el 6 de julio de 2022, los conductores de los vehículos destinados al transporte de viajeros por carretera que dispongan de interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque, estarán obligados a utilizar esos dispositivos.

La normativa europea, Reglamento (UE) 2019/2144, establece la obligación de que lleven el interfaz todos los vehículos homologados a partir de la fecha del 06/07/2022 y los vehículos matriculados nuevos a partir de la fecha del 07/07/2024.

IDEAS FUERZA:

- Desde la entrada en vigor de la Ley del Permiso por Puntos, alrededor del 12% de los infractores sancionados y del 14% de los puntos detraídos han tenido su causa en el hecho de conducir con una tasa de alcohol superior a la establecida.
- Dos de cada tres delitos cometidos contra la seguridad vial están relacionados con el alcohol.